

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

Contendo uma PARTE OFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua Nova da Trindade, 48 — LISBOA

SUMMARIO

	Pag.
O I.º semestre de 1895 nas linhas portuguezas	273
Carta de Inglaterra, por W. N. Cornett	274
Parte oficial.—Portarias de 3 e 7 de setembro do ministerio das obras publicas	275
Tarifas de transporte	275
Contratos de transporte	275
Congresso internacional de caminhos de ferro, por A. Luciano	275
O comboio sud-express	276
A tração electrica d'Porto	277
Notas de viagem. — VI — Travessias marítimas	277
Porto de Lisboa	278
O tunel do Simplicion	278
O caminho de ferro de Lourenço Marques	278
A linha de Cascaes	279
O novo metropolitano de Londres	279
O nosso horario de carteira	279
Parte financeira. — Carteira dos accionistas — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Curso dos cambios, descontos e agios — Cotações dos fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes	280 e 281
A lucta das velocidades	282
Linhos portuguezas. — Estação de Guimarães — Lourenço Marques a Pretoria — O Vale do Vouga	282
Linhos hespanholas. — Bejar a Salamanca — O Norte de Hespanha — Linhas a Almeria — Secundarios em Madrid — Morata a Parazuellos — San Julian de Musques a Castro Urdiales — Tremvia de Granada — Carlet a Villa Nueva de Castillon	282
Linhos estrangeiros. — França — Belgica — Estados Unidos — Japão	282
Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes — Relatorio do conselho d'administração (Continuação)	283
Mercado de metas	284
Avisos de serviço. — Arrematações. — Casas recommendedas. — Agenda do viajante. — Annuncios. — Horario em 15 de setembro. — Vapores a sahir do porto de Lisboa.	284 a 289

O I.º semestre de 1895 nas linhas portuguezas

COMO prometemos, vamos analysar os resultados da exploração dalgumas das nossas linhas ferreas no 1.º semestre deste anno, analyse pela qual se vê que trafego e receitas aumentaram de uma forma consideravel.

Comecando pela companhia real, pouco interesse dão, em geral, as cifras demonstrativas do movimento total, porque, sendo as liquidacões feitas em relação ao movimento especial de cada linha, reunido com o que é transferido de e para outras, esses dados, tomada a sua totalidade, não nos fornecem elementos de seguro exame.

Mas podemos comparar, por exemplo, o movimento da rede de leste e norte que não teve aumento de extensão nos ultimos quatro annos, e que nos apresenta um continuo aumento de cifras.

O numero de passageiros foi, nos 1.º semestres:

Em 1892	632.272
» 1893	668.753
» 1894	706.547
» 1895	745.913

O peso de mercadorias não alcançou este aumento, tendo apenas, no anno corrente, ultrapassado o primeiro. Foi elle, toneladas:

Em 1892	262.636
» 1893	230.243
» 1894	229.384
» 1895	269.567

Os productos totaes por linhas, n'este anno e igual periodo do anterior foi:

	1895	1894
Leste e Norte.....	1.143.974.099	1.081.346.491
Ramal de Cáceres	18.787.854	15.890.978
» Coimbra	5.401.139	5.377.230
» Cintura	22.759.295	16.105.781
Cintra Torres	105.801.934	82.818.645
Cascaes	20.384.444	18.574.762
Urbana	30.422.879	23.295.068
Torres Figueira	88.298.528	76.330.653
Beira Baixa	67.131.528	63.120.295
Total geral	1.502.961.700	1.382.859.903
A mais em 1895	120.101.797	

A receita total nos annos anteriores fôra, n'esses 6 meses:

Em 1892	1.353.568.961
» 1893	1.472.275.618

Quer dizer que, se em 1894 os productos totaes baixaram 90 contos, no anno corrente foi vencida essa diferença e ainda se elevaram a mais 30 contos do que em 1893, ou 149 sobre 1892.

Das linhas do Sul e Sueste temos os resultados de igual semestre apenas com mais um dia, para completar as 26 semanas.

O movimento foi:

	1895	1894
Passageiros	158.497	147.890
Mercadorias (toneladas)	76.016	75.326

N'estas ultimas o aumento foi insignificante, mas nos passageiros houve uma consideravel melhoria na quantidade, quasi 11.000 a mais que deram uns 2 contos de aumento de receita no caminho de ferro, e réis 1.277.000 no serviço dos vapores.

Os productos totaes augmentaram tambem de 322 contos em 1894 a 329 em 1895.

Não alcançou ainda esta rede a cifra a que o seu rendimento se elevou em 1893, 354 contos n'esse semestre, mas os seus productos tornam a subir e é natural que se nivellam com os d'aquelle anno, porque já no fim do proximo passado o total do anno de 1893 estava excedido em cerca de 26 contos.

O Minho e Douro tem os seus boletins de receitas em atraso, por isso não podemos fazer com elles eguaes comparações.

A Beira Alta, com a sua bem organizada estatística, dá-nos o producto do trafego d'esses 6 meses em	
1895.....	134.655#284
1894.....	124.380#816
A mais em 1895.....	10.274#468

Nos dois annos anteriores teve de receita:

Em 1893.....	137.475#169
» 1892.....	128.405#286

A québra das receitas em 1894 explica-se facilmente pela abertura da parte da Beira Baixa entre Covilhá e Guarda que tirou áquella linha uma parte do trafego d'aquella zona, mas, pelo que se vê, outras receitas vão compensando aquella, e os productos do 1.^o semestre approximam-se já da verba a que chegaram ha dois annos, approximação que se mantem ainda no boletim ultimo que publicamos na nossa tabella d'este numero, em que o producto, até 19 d'agosto, está em 172 contos, quando, em 1893 estava, em igual epocha, em 175.

De todos estes dados estatisticos tiramos uma conclusão lisongeira para o nosso viver economico, conclusão que não admitté replicas, porque do augmento de transportes nas linhas ferreas só pôde inferir-se, salvo em casos especialissimos que não se dão, uma melhoria de relações commerciaes, um desenvolvimento de producção e de consumo que é symptom de um progresso na vida das nações.

E dá-se, com este facto, uma circunstancia especial, que elle é efecto e causa, porque do augmento do trafego nas linhas ferreas advem immediatos benefícios para as forças vivas do paiz que esse augmento produziram.

E' um circulo vicioso, mas não por isso menos vantoso para todos nós.

CARTA DE INGLATERRA

Liverpool, 7 de setembro de 1895.

A feliz inauguração, ha dias, na ilha de Man do novo caminho de ferro electrico até o cume da montanha Snaefell é mais uma prova do bom exito que consegue o emprego da electricidade como força motriz nos caminhos de ferro. E' este o primeiro caminho de ferro de montanha construído no Reino-Union, e as provas a que foi sujeito e que, conforme a lei, foram presenciais por um representante de *Board of Trade*, satisfizeram completamente, ficando todos contentíssimos com o seu resultado. Effectuou-se a subida e descida da montanha com a maior facilidade e demonstrou-se na descida que o comboio pôde parar em qualquer occasião á distancia do seu proprio comprimento. Mas não é sómente no serviço de tracção que a força electrica demonstra a sua grande utilidade; para a illuminação não tem igual, do que tem resultado o grande augmento no numero de installações de illuminação de arco nas estações e sitios de grandes manobras em toda a parte do paiz. A companhia que, no que se refere á boa illuminação, occupa o primeiro logar é, sem duvida, a *Midland* que, além da illuminação incandescente, tem funcionando umas nove ou dez installações d'arco, tendo só no seu Hotel St.-Pancras umas 1.100 lampadas d'arco. A *Great Northern Company* tem grandes installações em King's Cross, Finsbury Park e Doncaster; a *Lancashire and Yorkshire* e o *Cheshire Lines Committee* tem-as em Liverpool e Manchester; e recentemente decidiu-se illuminar a luz electrica a estação de Tunbridge Wells no South Eastern Railway.

Por causa das variações de velocidade e do custo da installação do machinismo tem adiantado muito pouco, ultimamente, a illuminação electrica de comboios. As varias companhias parecem estar dirigindo mais a sua attenção para a illuminação por meio da electricidade dos grandes centros de movimento, mas no London, Brighton and South Coast Railway já circulam varios comboios illuminados por electricidade. O telephone tem-se popularizado tambem extremamente durante os ultimos annos e todas as companhias de caminhos de ferro reconhecem as muitas vantagens da sua adopção. A *Midland Railway Company* tem a funcionar uns mil telephones, e no Adelphi Hotel em Liverpool, comprado recentemente pela companhia a que me refiro, funcionam diariamente 200 telephones, os quaes estão de tal forma dispostos que se pôde comunicar de um qualquero aposento com qualquero outro em todo o edificio. N'esta installação telephonica empregaram-se 33 milhas de arame isolado.

*

A lucta de velocidade a que me referi na minha ultima carta, e que se chama aqui a *Railway race to the North* (Corrida ferro-viaria para o norte) verificada entre os comboios das companhias *Great Northern*, *North Eastern* e *North British* contra os das companhias *London & North Western* e *Caledonian*, resultou em favor dos ultimos. No dia 22 do mez passado o expresso de Oeste partiu de Euston ás 8 horas da noite e chegou a Aberdeen ás 4 e 32 da manhã seguinte, percorrendo a distancia de 540 milhas em 512 minutos, incluindo as paragens, sendo á razão de 63,28 milhas por hora, ou, deduzidas as paragens de Crewe e Carlisle, á razão de 64,28 milhas por hora.

O percurso pelo mesmo comboio desde Londres até Carlisle foi ainda mais notável, sendo percorrida a distancia entre estas duas cidades, 299 milhas, em 276 minutos, ou á razão de 65 milhas precisas por hora, ou, deduzida a paragem de Crewe, á razão de 65,95 milhas por hora. Esta velocidade é superior á do celebre expresso do Estado de Nova-York Central que se diz ser, das linhas de longo percurso, o mais veloz do mundo, e que percorre a distancia comprehendida entre Nova-York e Buffalo, 436,32 milhas, em 425 minutos e 44 segundos. O publico tomou o mais vivo interesse na competencia, vitoriando a chegada e partida dos comboios nas varias estações das respectivas linhas.

Publicou-se hontem o relatorio annual do *Board of Trade* sobre os accidentes ocorridos durante o anno 1894 nos caminhos de ferro do Reino Unido. Mil cento e quinze é o numero anunciado pelo dito *Board* das mortes ocorridas durante o anno passado, e 4.100 o numero dos feridos, mas a estas cifras é preciso juntar as de 70 mortos e 5.045 feridos em consequencia de accidentes ocorridos nas dependencias dos caminhos de ferro mas não devidos aos comboios, material movel etc. Entre os empregados ferro-viarios os accidentes ocorridos durante a operação de ligar e desligar os vehiculos, deram lugar a 23 mortes e 298 ferimentos, e os occasionados durante as manobras a 113 mortes e 1.221 ferimentos. Os suicídios foram 112. O movimento de passageiros, excluindo os bilhetes de assignatura, attingiu a cifra de 911.000.000, ou mais 38.000.000 do que no anno anterior. A proporção de passageiros mortos e feridos em 1894 por accidentes devidos a todas as causas foi de uma morte em 7.789.854 e 1-ferimento em 780.319.

W. N. Cornett.

PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Industria

Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 29 de agosto findo do conselho superior de obras públicas e minas: ha por bem aprovar o projecto datado de 10 do mesmo mez, do prolongamento em 12 metros da linha morta da estação de Paço de Arcos do ramal de Cascaes, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes; devendo, porém, no topo da via assim prolongada ser collocado um pára-choques.

Paço, em 3 de setembro de 1895.—*Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do conselho superior de obras públicas e minas de 29 de agosto findo: ha por bem aprovar o projecto datado de 20 de julho ultimo de modificação da plataforma e ampliação das linhas na estação de Lisboa-Rocio, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, devendo, porém, o prolongamento da via n.º 3 ser de 8^m,60, e correspondentemente prolongadas as vias n.º 8 e 9, deixando livre a largura de 8 metros na plataforma para mais fácil circulação do público, vedando com grade de ferro a parte da plataforma correspondente ao topo das quatro vias centraes; quanto ás salas de espera poderá a sua área ser reduzida, suprimindo-se a sala que fica do lado dos elevadores, conservando-se, porém, a outra para commodidade do mesmo público.

Paço, em 7 de setembro de 1895.—*Arthur Alberto de Campos Henriques.*

TARIFAS DE TRANSPORTE

Remessas de naphta.—A Companhia Real resolveu mandar taxar nas suas linhas a naphta pelas tarifas especiaes applicaveis a petroleo.

Bilhetes directos.—As estações da linha do Oeste da mesma companhia vão brevemente ficar habilitadas a vender bilhetes directos e a fazer o despacho de bagagens, para todas as estações da rede do Minho e Douro.

E' este um melhoramento de verdadeira importancia, com o qual muito lucrará o publico.

Contractos de transporte

A Companhia Real effectuou ultimamente os contractos seguintes:

com a Empresa Vidreira Lisbonense, para o transporte de 2.000 toneladas de carvão mineral, areia, sulfato de soda, barro, vidro quebrado e em obra e taras vazias, entre quaesquer estações das linhas da companhia;

com os srs. Simões & Modesto, para o transporte de 1.900 toneladas, no prazo de um anno, de varias mercadorias;

com o sr. Francisco Thomaz da Costa, para o transporte de 300 cabecas de gado bovino, de varias estações da linha do norte para Lisboa, Santa Apolonia;

com o sr. Francisco Alves Tavares, residente em Villa Franca, para o transporte de 1.900 toneladas annuas de varias mercadorias;

com os srs. Domingos José de Moraes & Irmão, para o transporte de 5.000 toneladas de cereaes, legumes secos, farinhas, etc.;

com a Companhia dos Tabacos de Portugal, para o transporte annual de 800 toneladas de tabaco, papel e outros generos, de Lisboa para Porto e vice-versa;

com os srs. Manuel Rodrigues Vaquinhas, para o transporte minimo annual de 5.500 toneladas de carvão vegetal e palha prensada;

com os srs. Barreto, Filho & Genro, para o transporte annual de 1.500 toneladas de varias mercadorias.

Congresso internacional de caminhos de ferro

QUINTA SESSÃO

(Londres — 1895)

Questão terceira

Bifurcações

Condições mais favoraveis para a construção das bifurcações sobre via percorrida por comboios rápidos, afim de evitar absolutamente o afrouxamento de velocidade.

Melhores disposições a adoptar para as mudanças de via e travessias.

Meios mais efficazes para manter a velocidade dos comboios, supprimindo a escala nas curvas das bifurcações.

RELATOR

SR. A. ZANOTTA, engenheiro de via e obras do caminho de ferro do Mediterraneo (Italia).

E' um caso particular da questão precedente, ou o lado concreto e technico de sua parte mais importante.

As regras mais elementares foram postas em relevo no primeiro congresso internacional: evitar as bifurcações em trincheira e em curva ou pendente consideraveis; substituir tanto quanto possível as passagens de nível por passagens superiores ou inferiores; traçar as vias convergentes paralelamente uma á outra n'uma certa extensão, etc.

Como infracção flagrante não poderá, por certo, ser citado exemplo mais característico do que o da nossa encruzilhada e quasi desfiladeiro de Campolide.

No caso de que as duas vias convergentes sejam percorridas por comboios rápidos animados de velocidades proximamente iguais e tenham a mesma importancia, o relator recommenda a disposição symmetrica das vias, e, quando isso não seja possivel, o traçado da via desviada com o maximo raio de curvatura mediante cruzamentos bastante agudos e entrevia sufficientemente larga.

Em Portugal, estas dificuldades não se teem apresentado, em primeiro logar, porque raras vezes temos os nossos caminhos de ferro bifurcado em plena via, e em segundo, porque n'estes casos excepcionaes as velocidades dos comboios são relativamente diminutas.

Nos caminhos de ferro do Estado as bifurcações são todas nas estações: no Minho, Ermezinde, Nine; no Sul e Sueste, Pinhal-Novo, Casa-Branca, Beja. No Douro não ha bifurcações.

No Minho a propria bifurcação do caminho de ferro de Guimarães, em via de menor bitola, foi por outras razões trazida, *em algolia*, por dentro dos carris da via principal, de Lousado, ponto de separação dos dois caminhos de ferro na margem direita do Ave, até a estação da Trofa na margem esquerda.

Na rede da Companhia Real todas as primeiras bifurcações seguiram a regra geral: Entroncamento, Torre-Vargens, Pampilhosa; e na primeira phase da construção da linha de oeste as linhas dos ramaes foram conduzidas em grandes extensões paralelamente e a par da linha principal até as estações mais proximas, como em Cacem o ramal de Cintra e em Amieira o de Alfarellos.

Sómente mais tarde, depois dos projectos das linhas urbana e de cintura de Lisboa, vieram os exemplos em plena via nas bifurcações de Bemfica, de Sete-Rios e de Chellas, e na osculação de Campolide.

Estes exemplos reproduziram-se na concordancia da linha do oeste com o ramal de Alfarellos, onde foi es-

tabelecida d'um lado a bifurcação de Lares e do outro a de Verride.

A velocidade dos nossos comboios, porém, é muito moderada n'aquelles pontos; nas respostas ao questionário do congresso computamol-as na media de 31^{km}. para Bemfica, de 38^{km}. para Chellas, e de 36^{km}. para Lares e Verride, não attribuindo aumento superior a 5^{km}. para a velocidade maxima.

Vê-se, pois, que estamos muito longe das velocidades que preoccupam os congressistas, e é certo que nas outras bifurcações acima referidas, bem como nas estabelecidas mais recentemente em condições semelhantes, em Braço-Prata para inserção da linha de cintura na de leste, em Abrantes e na Guarda para concordância da linha da Beira-Baixa com as de leste e Beira-Alta, todos os nossos comboios teem paragem.

Em todo o caso os preceitos que seguimos na constituição da via n'esses pontos mais ou menos melindrosos são, em parte, reflexo de aquelles que o congresso condensou e affirmou, algumas vezes em formulas demasiadamente geraes e indeterminadas, para as bifurcações transpostas sem paragem, nem mesmo affrouxamento de velocidade, pelos comboios mais rápidos.

Assim, continuando a nossa resenha, registaremos, com o relator da QUESTÃO III, no tocante ás agulhas de bifurcação, que estas são, por via de regra, ferrolhadas e que tendem para se tornar tão extensas quanto possível e são compostas frequentes vezes por carris da via corrente.

Quanto ás crocimas, a tendência é para lhes diminuir o mais possível a abertura, reduzindo-a até $\frac{1}{12,5}$ e mesmo $\frac{1}{15}$ nos cruzamentos de mudança de via, e até $\frac{1}{8}$, quando não a $\frac{1}{10}$ nos cruzamentos de travessia.

As crocimas formadas com carris da via ordinaria parecem, sob o ponto de vista da suavidade de andamento, preferiveis ás crocimas inteiriças.

As administrações inglesas não parece provada a necessidade do alteamento geralmente applicado no continente ao contra-carril da travessia.

A disposição symmetrica empregada na concordância das vias offerece condições mais favoraveis para o traçado das bifurcações, permittendo fazel-o por meio de curvas de raios quasi duplos d'aquelle a que se presta a disposição com um dos ramos em alinhamento recto.

Para prover de remedio á falta, parcial ou total, de escala no carril exterior, as administrações teem recorrido, especialmente no caso da via Vignole, ao reforço da fixação dos carris, e ao emprego de escoras contra a face exterior da fila de maior raio, e algumas vezes á applicação do contra-carril interior em toda a extensão da curva.

Nos nossos caminhos de ferro alguns d'estes preceitos não são seguidos.

Assim, as crocimas inteiriças e reversíveis são de uso geral e as espadilhas de perfil especial, segundo o tipo de Bochum, são cada vez mais empregadas.

Em logar da bifurcação symmetrica por meio de curvas em sentido inverso temos a bifurcação dissymmetrica por meio de alinhamento recto geralmente no ramo principal, e alinhamento curvo, que nas bifurcações da rede da companhia real foi traçado com o raio de 400 metros.

Quanto ao ferrolhamento das agulhas e á conjugacão da sua manobra com a dos signaes, são disposições que tendem a desenvolver se e aperfeiçoar-se cada vez mais nas bifurcações dos nossos caminhos de ferro.

Em Pampilhosa e em Figueira, logo no principio da exploração respectivamente das linhas da Beira-Alta e de Oeste, as agulhas de bifurcação foram conjugadas

com os discos avançados e munidas na sua manobra com uma certa disposição de encravamento.

Depois em Bemfica, em Chellas, em Lares e em Verride foram adoptadas disposições semelhantes e baseadas no principio do sistema Vignier.

Presentemente, empenha-se a companhia real em aplicar o sistema Saxby & Farmer ás bifurcações das linhas urbanas e de cintura de Lisboa, em Campolide, em Sete-Rios, em Bemfica, em Chellas, em Xabregas e em Braço-Prata, e dentro em pouco tel-o-ha conseguido, possuindo já os respectivos apparelhos e restando-lhe apenas construir as camaras das alavancas.

O congresso, reconhecendo que muitas administrações admitem a passagem com velocidade nas bifurcações, mórmente quando os comboios teem aí a percorrer alinhamentos rectos ou curvas de grande raio, indicou, em conclusão, as seguintes condições como as mais proprias para o estabelecimento das bifurcações atravessadas com toda a velocidade em qualquer direcção, alem das que foram aconselhadas nas conclusões relativas á QUESTÃO VII, letra B, da primeira sessão:

Via bastante resistente aos esforços horizontaes e verticaes; traçado isento de curvas de pequeno raio, o que é possivel obter por meio da disposição symmetrica para os dois ramos da bifurcação ou por meio de cruzamentos muito agudos; emprego de apoios de avantajada esquadria, convenientemente distanciados, e de balastro da melhor qualidade e assente sobre plataforma bem solida e bem saneada.

(Continua).

A. Luciano.

O comboio sud-express

O nosso estimado collega *Novidades* queixava-se amargamente, ha dias, da falta de commodidades n'este comboio, atribuindo a culpa ao pessoal do escriptorio de Lisboa.

Não é d'este a causa: a origem vem da direcção da companhia ou do desprezo a que ella votou a parte d'este trem que circula entre Medina e Lisboa.

Ha tres numeros queixamo-nos aqui do mau serviço que o chamado *sud-express* estava fazendo aos passageiros de e para o nosso paiz.

A companhia, que se orgulha de dispôr, diz ella, de todo o journalismo da Europa (menos de nós, ha de desculpar) fez dizer em algumas folhas de Lisboa que, ao que parece, tambem se prestam a servil-a com o engodo de, por ella, saberem que o sr. A... partiu para Paris e o sr. B... veiu de Bordeus, que as queixas do publico haviam sido attendidas, o material melhorado e mais cuidado o serviço de cozinha que estava sendo pessimo.

Demos aqui tambem a noticia, fazendo as devidas reservas. O *veremos* de então transformou-se hoje na convicção de que a companhia de *Wagons-lits* pouco ou nada fez, e o serviço de Lisboa continua a ser sacrificado ao serviço de Madrid, que, crêmos, dá melhores resultados.

A carruagem que circula entre Medina e Lisboa é de poucos logares nos compartimentos, tendo uma boa porção d'elles no corredor, o que não só é incommodo para quem tem que ocupar estes logares, como chega a ser pouco decente para os que vão nos outros.

Imagine-se que uma senhora que, durante a noite, tem que sahir do seu compartimento para ir ao *toilette*, tem que passar por um corredor onde dormem oito homens que, dispendo dos seus logares como lhes apraz,

é muito possivel não estejam com a compostura devida para serem vistos por olhos estranhos.

E' isto digno d'um comboio caro e que se diz de luxo?

Depois como se comprehende um comboio rapido que se detem ordinariamente duas horas n'uma estação?

Chamar-lhe *sud-express* é uma zombaria. O verdadeiro nome será *sud-ronceiro*, ou *sud-mixto mercadorias*, se quizerem empregar termo technico.

Se a companhia dos *Wagons-lits* não tem meio de organizar os seus trens por outra forma, dando ao serviço de Lisboa as commodidades, conforto e rapidez de transporte, que a sua elevada tabella faz pagar aos passageiros, as companhias devem prescindir dos seus serviços e fazer um comboio seu, com o que certamente lucrariam mais do que servindo-se de material alheio.

Tres ou quatro carruagens, que tantas bastam para o serviço entre Lisboa e Medina, não custam tanto dinheiro que as sobretaxas que os passageiros pagam não dêem para o juro e amortização rapida; o *restaurant* tomal-o-hia qualquer dos nossos hoteis—o Bragança por exemplo—; o publico seria melhor servido e teríamos assim dado o mais energico correctivo aos desmandos de uma companhia que, pelo que se vê, não olha ás commodidades do publico.

O comboio poderia partir de Lisboa á 1 da noite (o que encurtava o trajecto em 1 hora e um quarto) e ir com marcha menos rapida até Medina, onde chegaria proximo das 8 da noite seguinte para ligar com o *sud-express* de Madrid.

Para baixo sahiria logo depois do comboio de França, chegando a Lisboa, com a mesma marcha que hoje tem, ás 11 da manhã, isto é, ganharia 1 hora e 25 minutos.

Como é sabido, os comboios *sud-express* andam, actualmente quasi sempre cheios, mas calculemos a média de 12 pessoas, a 5\$000 réis de sobretaxa seriam 60\$000 réis por comboio, e sendo estes 210 por anno haveria uma receita de 12.600\$000 annuaes que, na proporção do percurso de cada companhia, se dividiria por:

	Kilometros	Réis
Companhia Real.....	239	4.683\$600
Beira Alta.....	202	3.958\$200
Linhos hespanholas.....	202	3.958\$200
	643	12.600\$000

Isto além de outras receitas que se podiam auferir d'este comboio ainda com vantagem para o publico.

A tracção electrica do Porto

Realizaram-se já as experiencias officiaes dos carros americanos movidos por electricidade, com que a companhia dos carris de ferro dotou a cidade do Porto.

A experiencia assistiu grande numero de convidados, membros da direcção da companhia, jornalistas, engenheiros etc., que tambem visitaram a estação da Arribada, onde estão feitas as installações fixas.

Essa estação é uma enorme sala de 25^m de comprimento por 15^m de largura e n'ella estão fixadas quatro machinas a vapor e respectivos dynamos geradores de electricidade. Por enquanto está montada apenas uma, fornecida pela fabrica de Joseph Forrest. A companhia carris tenciona adquirir mais tres eguaes logo que a tracção electrica seja applicada a toda a rede urbana.

São enormes as dimensões da machina existente, pesando o volante 5 toneladas, tendo um diametro de 5^m.60. Dando 80 voltas por minuto, obriga o volante dos dynamos a dar 650 em igual tempo. O gerador de vapor pôde occasionar a força de 150 cavallos. As quatro machinas darão, portanto, a força de 600.

Existe tambem na estação um apparelho de registros e observações, fornecido pela casa Thompson Houston, complexo á primeira vista, mas facil de manobrar.

Sob o pavimento do salão encontra-se o poço que deve fornecer a agua para o condensador, bem como diversos conductos de agua e cabos de transmissão da electricidade.

O primeiro passeio que se effectuou foi até o jardim da Cordoaria, provando os carros magnifico andamento, e depois entre Massarellos e a Cordoaria, attingindo n'este percurso a velocidade de 15 kilometros por hora.

NOTAS DE VIAGEM

VI

Travessias maritimas

Tenho lhes falado só de caminhos de ferro, tratarei agora das travessias maritimas, que não pôdem deixar de ser muito importantes n'um paiz composto por tres ilhas e estas ainda sulcadas de grandes rios, canaes e lagos.

Oito vezes andei sobre agua, sendo duas ao atraves-sar de França para Inglaterra e volta, uma da Escocia, á Irlanda, outra da Irlanda á Inglaterra, duas nos ca-naes de Manchester e no Caledoniano e dois pequenos passeios no Mersey e no Tamisa.

Entre o continente e a Inglaterra o caminho já era meu conhecido, e os leitores que tenham visto as minhas antigas descripções recordarão que já tratei d'esta viagem.

D'esta vez não achei novidade, tendo feito a travessa para lá de dia, e para cá de noite.

O comboio da companhia do Norte de França vai parar no caes, prolongando-se com o vapor que nos espera atracado de lado.

Descemos mesmo sobre a borda do caes e a dez passos entramos no vapor—é pratico e facil.

Em seguida uma legião de moços de terra e do mar faz a descarga dos volumes para o porão com uma rapidez pasmosa e direi que com o mais pasmoso desprezo pelos volumes.

Uma calha de madeira, da borda ao fundo do vapor; por ella são deixados deslizar os volumes, grandes malas, frageis chapeleiras ou pacotes—tudo em eguaes circumstancias.—Imagine-se a velocidade que os volumes tomam e o choque que soffrem ao chegar lá em baixo; pois ainda ahí os esperam novos boléos até serem arrumados uns sobre os outros, n'uma pressão tal que os que ficam por baixo soffrem forçosamente grandes avarias.

Quebram-se correias, despegam-se cintas de metal das mais fortes malas, derrancam-se tampas, torcem-se fechaduras; que importa isso, contanto que o embarque se faça rapido.

Os volumes de mão esses tra-lhos o passageiro com-sigo e são verificados pela alfandega durante a viagem. Esta dura, de Calais a Dover, pouco mais de uma hora.

A distancia é de 30 kilometros, mas quando o tempo está bom, a meio canal chegamos a avistar as duas costas ao mesmo tempo; deixamos pela popa o cabo

Blanc-nez, da costa franceza e já se nos desenham pela proa as brancas muralhas do forte de Dover.

Os vapores que fazem o serviço de dia são sempre barcos de primeira ordem, com um bello salão no tombadilho onde a maior parte dos passageiros toma logar, de oculo em punho, discutindo os horizontes que se avistam ou se desfazem, segurando o chapeu e os fatos que o vento forte, que regularmente ha no canal, faz voar com impetuositade.

Poucos, raros, sentem enjôo, tão agradavel é a viagem e tão rapida.

De noite tudo se transforma: os vapores são muito mais pequenos, menos commodos; o tombadilho ás escuras não nos aconselha que fiquemos ali. Ha que descer á coberta, mas n'esta a commodidade não abunda.

Uma especie de sofás, por detraz dos quaes ha como que umas prateleiras estofadas, eis o logar em que podemos recostar-nos, porque sentados não temos commodidade. Não se pôde lêr, porque a luz é fraca, não se pôde dormir, porque á entrada d'este salão tiveram a pessima ideia de armar um cubiculo em que um homem vende gazosas e outras bebidas, e como muitos passageiros entendem que, tomndo-as, evitam o enjôo, o tiroteio de rolhas que saltam é continuo, e aqui lhes está escrevendo quem, no raro momento em que principiava a conciliar o somno, recebeu n'um olho uma rolha que recochetava da cobertura, e lhe fez vêr as estrelas.

Além d'isso, os primeiros viajantes que entram no vapor marcam quantos logares encontram. Uma mala n'este, uma manta no de cima, para que não venha para ali quem incommodo o de baixo.

Assim se duplicam ou triplicam os logares marcados, de forma que é difícil, aos retardatarios, obter logar.

Outro incommodo, e esse dá-se quer de dia quer de noite, mas mais notável se torna n'este ultimo caso, é a entrega do bilhete e o pagamento dos direitos do porto.

Não se percebe como entre dois paizes, n'aquelle caso, com uma permuta continua de viajantes, se mantenha aquelle serviço pela fórmula porque elle é feito!

A' saída do vapor, já se vê que ali, como em toda a parte, os passageiros agglomeram-se junto á pequena ponte volante que se estende do caes ao vapor.

Quem não está pratico d'aquelle viagem não espera que seja justamente á saída do vapor para essa ponte que tenha de entregar o bilhete e pagar os direitos do porto.

Pois é n'esse sitio que dois homens, um a cada lado, exigem bilhete e dinheiro!

As mãos dos passageiros seguram maletas e chapeleiras; pôr estes volumes no chão para tirar da bolsa o dinheiro e da carteira o bilhete é impossivel, porque os passageiros que seguem não dão espaço para isso. Pois quem não vier prevenido com bilhete e 1,75 francos para lá ou 1 shilling e meio para cá, que se afaste para o lado e deixe passar os demais.

Isto dá um resultado bem lisongeiro para os cobradores, porque, para não demorar, a maior parte dos desprevenidos entrega dois francos ou dois shillings e não espera pelo troco.

Ora cá em cima, no caes, tanto em Dover como em Calais, ha espaço mais que de sobra para se poder fazer este serviço com todo o socego, em terra firme.

Mas o facto é que se faz ali talvez pela razão que deixamos apontada.

Não sei se nos outros barcos que fazem o trajecto de França a Inglaterra ha tambem este sistema. E' facto que não me sucedevo isso nas restantes viagens no canal da Irlanda, viagens que quizera descrever, mas temo que fazel-o em outro numero.

Porto de Lisboa

Com verdadeiro jubilo regista a *Gazeta* que começou já a fazer se a atracação de vapores de grande lotação, ao novo caes, junto da estação de caminhos de ferro em Santa Apolonia.

Este serviço, considerado ainda como experencia, mostra comtudo já os enormes beneficios que resultarão da atracação directa ao caes marginal, logo que as obras do porto permittam que isso se faça em mais outros pontos.

Para o caminho de ferro e em geral com destino ao estrangeiro teem já atracado alguns vapores, carregados com varias mercadorias e em especial com material de construcção destinado á linha de Plasencia a Astorga.

Os wagons do caminho de ferro encostam quasi aos navios, fazendo-se a descarga com extrema facilidade e economia.

Os magnificos vapores da Empresa Nacional de Navegação para a Africa Portugueza atracam já, tanto á partida como á chegada, correndo o serviço do embarque e desembarque, com a maior rapidez possivel.

O tunnel do Simplon

Já noticiámos que voltava de novo a discutir-se se a perfuração do monte Simplon isto é, a ligação das linhas ferreas de Jura Simplon com as linhas da companhia italiana do mediterraneo, n'uma extensão de 19.730 metros.

O projecto que presentemente se estuda é o elaborado pelo engenheiro Dumon, modificado mais tarde pela casa Brandt, Bandan & C.^a e por elle parece que estão vencidas as grandes dificuldades da construcção e especialmente aquella que só por si annullaria completamente o projecto.

Referimo-nos á importante questão da ventilação.

Segundo os calculos dos engenheiros a temperatura attingirá, na maior profundidade do tunnel, 39 a 49 graus centigrados, temperatura a que não se poderia expôr os operarios. Devido ás vastas galerias de ventilação e aos poderosos ventiladores, esperam os autores do projecto injectar no tunnel 50.000 litros d'ar por segundo.

Esta corrente d'ar circulará por fórmula perfeitamente regular, e permitirá obter-se uma temperatura média de 25 graus, já muito supportável tanto aos operarios como mais tarde aos passageiros.

No projecto conta-se concluir toda a obra no prazo de cinco annos e meio, empregando-se na execução dos trabalhos, como principal motor, as aguas do Rhodano, do Massa, do Cairasca e do Diveria. Lembram também os engenheiros de que as companhias interessadas pôdem bem utilizar aquellas importantes forças hidráulicas, fazendo a exploração da linha por meio de locomotivas electricas.

O caminho de ferro de Lourenço Marques

E' verdadeiramente extraordinario o que se está passando em Lourenço Marques com respeito a material de caminho de ferro.

O nosso material, pouco, mau e cançado, não chega para fazer o transporte regular das mercadorias que affluem ao porto com destino ao Transvaal, e como a companhia neerlandesa deixou de nos alugar os seus

wagons e as suas machinas, está o serviço de comboios em risco de paralizar, com enorme prejuizo do commercio e do paiz. Em consequencia, já um consignatario de um navio que devia descarregar em Lourenço Marques, deu ordem para que elle seguisse para qualquer porto das colonias inglezas, onde encontrará linhas ferreas capazes de supportar um trafego regular.

Ora isto acontece exactamente pouco depois da inauguração da linha e na occasião em que todos os paizes olham com interesse para Lourenço Marques, esperando as nossas manifestações de actividade!

As colonias inglezas devem estar contentissimas com este facto, que parece querer provar á evidencia a verdade das afirmações de alguns jornaes inglezes: *a certeza da não prosperidade do caminho de ferro de Lourenço Marques está no desleixo e abandono dos portuguezes. Confitemos n'isso.*

O governador de Lourenço Marques, sr. Nuno Queriol, procurando remediar este verdadeiro desastre, telegraphou á colonia do Cabo, pedindo que lhe cedesse, mediante aluguer, algum material circulante.

A resposta não tardou e foi a que devia ser.

Não havia, disseram os do Cabo, e se ha, dizemos nós, é claro que não se empresta a uma linha rival que, se por acaso fosse bem administrada, arruinaria as suas competidoras das colonias inglezas.

Que o governo dê, sobre este facto, urgentes provisões.

A linha de Cascaes

Correu a inauguração da secção entre o Caes do Sodré e Alcantara-Mar sem o menor incidente, não obstante a grande affluencia de passageiros e a novidade do serviço.

Pena é que, passados poucos dias e devido ao ultimo temporal, abatesse a ponte que estava situada ao kilometer 5,825 d'aquella linha, proximo á Cruz Quebrada, o que determinou a interrupção parcial do serviço de comboios, com grave prejuizo para o publico e para a companhia.

A ponte a que nos referimos fôra construida em 1855 pelo primeiro concessionario da linha de Lisboa a Cintra, o conde de Clarenge-Lucotte.

Os dois arcos tinham 12^m,05 de corda e 3^m,14 de flexa e estavam assentes sobre estacaria. O pilar do centro possuia uma espessura de 4^m,18. A altura era de 7^m,70.

Em 1871, por effeito das aguas terem escavado o leito do rio, ficou um metro de estacas a descoberto; fez-se então construir um muro transversal a jusante da ponte e á distancia de 1^m,60, com 1^m de espessura e 1^m,50 de altura.

O vão dos arcos era de 53 metros.

Conforme avisos que publicamos na secção competente, foram suprimidos alguns comboios e modificado o serviço d'outros.

A Companhia Real emprega todos os esforços para que se restabeleça o mais rapidamente possível a circulação regular dos comboios por meio de uma ponte provisoria, para acabar com o transbordo a que hoje são obrigados os passageiros.

A ponte provisoria que vae ser activamente construída pela companhia, sob a direcção do sub-chefe do serviço da via, sr. Lobo d'Avila, será formada por duas vigas metalicas, de rotula, que a companhia tinha em deposito, assentes em dois encontros de estacaria e um pilar tambem de estacaria revestido de enrocamento. Os dois tramos teem 21 metros cada um.

A construcção é para uma só via e um pouco a montante do local da antiga ponte a fim de deixar livre o espaço para os trabalhos da construcção definitiva.

Trabalha-se dia e noite na construcção da ponte provisoria e por esse motivo se reduziram os comboios nocturnos ao extremamente indispensavel.

Conta-se, porém, que no principio do proximo mês já a circulação possa ser restabelecida.

O novo metropolitano de Londres

A famosa capital ingleza vae possuir um novo metropolitano que atravessará a cidade do este a oeste, passando pelos bairros mais populosos. A nova linha sahirá de Shepherd's Bush e terá 10 kilometros e 14 estações espalhadas mesmo no coração da cidade.

A linha será formada por dois tunneis separados e illuminados por luz electrica.

Serão tambem movidos pela electricidade os comboios, e como a via terá a largura de 3^m,50, será possivel o emprego de vehiculos mais largos e mais altos do que os ordinarios.

Cada trem será formado por 7 carruagens de corredor central com a lotação de 336 logares e em todo o trajecto não se gastarão mais do que 20 minutos, enquanto que os *omnibus* actuaes gastam 1 hora e um quarto.

As estações serão accessíveis por meio de escadas e de elevadores e em todas as installações serão adoptados os melhores inventos para que a exploração da linha se faça nas desejadas condições de conforto e comodidade.

O capital preciso para esta nova obra é de 2.850.000 libras, devendo a linha ser inaugurada em 31 de dezembro de 1898.

Affirma-se que esta empresa será coroada do melhor exito, pois se espera grande movimento de passageiros.

A propósito diremos que em Nova York, que tem uma população bastante inferior á de Londres, o movimento de passageiros nos caminhos de ferro urbanos sobre viaductos, attingiu durante o anno economico que terminou em 30 de junho de 1894, o fabuloso numero de 202.751.532.

Isto em quatro linhas que correm parallelamente sobre grande parte do percurso. Só uma d'ellas transportou 75 milhões de passageiros, o que dá uma média de 5,3 milhões por kilometro.

Para a nova linha de Londres ha quem calcule o movimento de 4 a 5 milhões de passageiros por kilometro.

O nosso horario de carteira

Temos saltado este verão com o brinde que costumavamos dar aos nossos assignantes, de um horario da partida e chegada dos comboios, proprio para carteira.

Alguns já o teem reclamado com instancia, o que nos prova quanto essa pequena lembrança era apreciada pelo publico.

Mas para que dal'o se as frequentes modificações do horario tornariam o nosso brinde inutil em breves dias?

Tencionavamos dal'o com este numero, mas a interrupção da linha de Cascaes veiu de novo tornar o horario d'aquella linha, provisorio.

Veremos se para o proximo numero, restabelecida a circulação em Cruz Quebrada, temos horario definitivo que possamos publicar.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de caminhos de ferro de Puerto Santa Maria a San Lucar de Barrameda

Sociedade anonyma — responsabilidade limitada

Mesa da assembléa geral

São convidados os srs. accionistas a reunirem em assembléa geral extraordinaria no dia 19 do corrente, pelas 3 horas da tarde, na rua do Crucifixo n.º 67, para deliberarem sobre um convenio que deverá ser apresentado pelo conselho de administração, em harmonia com os artigos 52.º, 68.º e 69.º dos estatutos.

Lisboa, 4 de setembro de 1895. — O secretario da mesa, J. J. de Brito Rebello.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de setembro.

Continua a apathia em todos os negócios, como sucede geralmente n'esta época do anno, em que quasi toda a gente se desloca da capital. No entretanto realizaram-se algumas operações, embora limitadas, mantendo-se firmes os valores do Estado e tendo declinado um pouco as acções do Banco de Portugal. As inscrições de assentamento mantiveram-se entre 35,86 e 35,90, as de coupon entre 35,80 e 35,87. Não houve movimento na dívida externa. As obrigações do empréstimo de 1888 (4 p. c.) conservaram-se estacionárias a 16\$950 réis, as de 1890 (4. p. c.) regularam a 43\$000 réis.

*

Em acções de bancos mantém-se as seguintes cotações : Banco de Portugal 125\$000 réis, Lisboa & Açores e Commercial de Lisboa sem operações, Nacional Ultramarino a 57\$000 réis. As obrigações predias de 6 p. c. (ass.) não tiveram vendedores, nas de 5 p. c. realizaram-se algumas vendas a 91\$000 réis. As obrigações Loanda-Ambaca ficam a 77\$200 com tendência para a alta.

*

O mercado de cambios tem-se conservado regular, com limitadas operações, porém. As cotações têm sido : sobre Londres (90 d.) 42 $\frac{7}{16}$, sobre Paris (90 d.) 672; — chéque sobre Londres 42 $\frac{1}{4}$, sobre Paris 674,5. O cambio do Brazil tem melhorado lentamente tendo atingido 11 $\frac{3}{16}$. O agio da libra tem sido de 1\$190 réis.

J. F.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 septembre 1895.

Le marché depuis un mois continue sa tendance à la hausse; la dernière liquidation de fin août s'est faite dans des conditions faciles et le taux des reports n'a rien eu d'exagéré.

Pendant les vacances, la tranquillité règne de tous cotés; il faut espérer qu'à la rentrée des chambres le calme persistera, car on annonce, que le gouvernement a l'intention de les convoquer pour le 23 octobre. La commission du budget se réunirait le 23 septembre. Dans quelques jours la vie politique va donc renaître. Ayons donc confiance dans nos représentants relativement à cette fameuse question de l'impôt sur le revenu qui a déjà troublé les bonnes dispositions de la spéculation et envisageons sans crainte l'avenir pour la campagne d'automne.

Nos Rentes sont bien tenues à 102,30 francs et le 3 $\frac{1}{2}$ finit à 107,15 francs.

L'Extérieure espagnole passe de 68 $\frac{3}{4}$ à 69 fr. et gagne quatre points d'un mois à l'autre; un important découvert s'était formé sur ce fonds; les vendeurs pourchassés ont provoqué d'eux-mêmes la hausse. Dans quelques jours un coupon de 1 franc sera à détacher, et les nouvelles de Cuba aidant contribuent à l'amélioration des cours.

L'Italien clôture à 90,30 fr. on croyait que l'affaire du traité italo-tunisien créerait une agitation, mais il n'en a rien été.

Les transactions sur les Fonds portugais deviennent de plus en plus actives. Le 3 % est très ferme à 27 $\frac{1}{2}$ sur l'augmentation des recettes du trésor.

L'obligation 4 $\frac{1}{2}$ est à 212 fr., la 4 % à 182 fr.

L'Obligation Tabacs finit à 488 fr.

Voici le tableau des ventes effectuées par la Compagnie des Tabacs du Portugal depuis le commencement du 5^e exercice (1^{er} avril 1895) :

	Kilog.	Réis
Ventes d'août (y compris la recette provenant des droits d'importation directe).....	171.168	668.489\$928
Ventes des mois antérieurs.....	657.973	2.604.646\$008
Total.....	829.141	3.273.135\$936

Les Valeurs Argentines, accentuent leur reprise, le change, ayant diminué. Les emprunts provinciaux ne s'écartent pas de leurs cours précédents. La Cordoba cote 110 fr.; la Corrientes 170 fr. — Mendonza vaut 200 fr. et Calamarca 197,50 fr.

Les fonds Austro-Hongrois ne manquent pas d'animation, mais les prix ne varient guère.

Le Brésilien 4 % est ferme à 78,50 fr. Les nouvelles politiques et financières sont meilleures.

Établissements de crédit: — La Banque de France se maintient à 3,530 fr.

La Banque de Paris et des Pays-Bas s'avance à 920 fr. Cette institution a fait de gros profits dans ses participations aurifères, et la reprise des valeurs argentines lui est aussi de plus en plus favorable.

Excellent tenue du Comptoir National d'Escompte à 652,50 fr. Le conseil cherche à développer de plus en plus les moyens d'action de la Société qui vient de procéder dans le courant du mois dernier à l'ouverture en France de trois nouvelles succursales: la succursale de Dax et Mont-de-Marsan; la succursale de Nîmes, enfin celle de Saint-Etienne.

Les actions du Crédit Foncier se traitent à 865 fr. Les obligations foncières et communales à lots sont toujours en bonnes tenances.

La Société Générale n'a pas changé à 557,50 fr.

Nous laissons le Crédit Lyonnais à 845 fr.

La Banque des Pays-Autrichiens est bien tenue, il en est de même du Foncier d'Autriche.

La Banque de l'Algérie cote 740 fr. Les bénéfices du mois d'août se sont élevés à 402.000 fr. au lieu de 336.000 fr. l'année dernière. Les bénéfices nets du semestre en cours atteignent 1.394.000 fr., présentant une augmentation de 74.000 fr. par rapport à la période correspondante de 1894.

La Banque Ottomane vaut 770 fr. — on annonce qu'elle sera chargée de l'opération de la conversion des Douanes.

La Banque Nationale du Mexique se négocie à 572,50 fr. en attendant mieux.

Le Crédit Mobilier Espagnol favorisé de la tenue de presque toutes les valeurs espagnoles s'avance à 65 fr.

Chemins de fer. — Les transactions ont perdu toute activité sur les actions et les obligations de nos grandes compagnies de chemins de fer. Les cours sont à peu près invariables.

Les Autrichiens s'avancent à 860 fr. Cette compagnie vient de remanier ses tarifs de transport de voyageurs.

Les actions des Chemins espagnols suivant le mouvement de hausse de l'extérieure sont toutes en progrès assez marqué.

L'obligations des Chemins portugais est ferme à 135 fr.

Les Andalous se tiennent à 160 francs et les Lombards à 247,50 francs.

Nous retrouvons le Suez en hausse légère à 3.300 fr.

Les recettes du transit se maintiennent à un bon niveau et l'on prévoit que les augmentations vont continuer.

Le Gaz parisien gagne du terrain à 1.135 fr. Les recettes du mois de juillet sont très satisfaisantes. La plus value des sept premiers mois de l'année courante s'élève à la somme de un million 55.447 fr.

Le Gaz de Marseille cote 1.230 fr. Celui de Bordeaux 1.800 fr., et Mulhouse 1.895 fr.

L'action de la Société d'Incandescence par le gaz (Auer) s'élève à 1.630 fr.

Sur le marché spécial des Assurances, calme général.

Par contre aux Mines d'Or, la spéculation bat son plein et le marché continue à faire preuve d'une activité peu commune.

La Robinson que nous laissons à 235 fr. monte à 290 fr. La Buffelsdorn progresse à 237 fr.

La Transvaal Land s'avance à 116 fr. on escompte les bénéfices à provenir de la mise en exploitation des territoires de son domaine qui contient 2.750 claims.

Le Chartered cote 215 fr., la Moçambique 80 fr. et la Mossamedes 55 fr.

L. C.

Curso dos cambios, descontos e agios

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d/v...	42 $\frac{3}{8}$	42 $\frac{5}{16}$	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ..	42 $\frac{1}{4}$	42 $\frac{3}{16}$	No mercado.....
Paris 90 d/v.....	672	673	Agio Buenos Ayres
" cheque ..	675	676	Cambio Brazil....
Berlim 90 d/v....	272	274	Premio libra.....
" cheque ...	276	278	219
Francfort 90 d/v...	272 $\frac{1}{2}$	274 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{7}{8}$
" cheque ..	276 $\frac{1}{2}$	278 $\frac{1}{2}$	1\$150
Madrid cheque ...	965	975	

Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

	SETEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	—	—
Bolsa de Lisboa:														
Inscrições assent.....	35,86	35,90	35,90	35,90	35,85	35,90	35,90	35,86	—	35,93	35,90	36	—	—
» coupon.....	35,85	35,85	35,80	35,87	35,87	35,85	35,85	35,80	—	35,82	35,85	35,95	—	—
Dívida externa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. 4% 1888, premios.....	16.950	16.950	—	—	—	—	17.000	—	—	16.950	16.900	—	—	—
» 4½% 1888 assent.....	—	—	—	—	—	—	49.800	—	—	—	50.000	—	—	—
» 4% 1890 coupon.....	43.200	—	43.100	—	—	—	—	43.300	—	43.000	—	—	—	—
» 4½% 88-89 assent.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações B. de Portugal.....	—	—	—	—	125.000	—	—	125.000	—	—	—	—	—	—
» Commercial.....	—	—	—	—	—	104.500	—	—	—	—	104.600	—	—	—
» N. Ultramarino.....	—	—	56.500	57.000	57.000	57.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Tabacos coupon.....	—	—	—	—	64.500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Comp. Real.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.000	17.000	—	—
Obrig. prediaes 6%.....	—	—	—	—	94.100	—	—	94.300	—	—	94.000	94.000	—	—
» 5%.....	91.000	—	—	91.000	—	91.000	—	91.000	—	90.700	90.500	—	—	—
» Comp. Real 3%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24.500	—	—
» C. Nacional.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Atravez Africa.....	77.000	77.200	—	—	—	—	—	—	—	77.400	—	77.000	—	—
Bolsa de Paris:														
3% portuguez.....	26,68	26,68	26,75	26,87	26,81	26,68	26,81	27	27,34	27,37	27,25	27,31	—	—
Ações Comp. Real.....	—	—	—	—	55	55	55	55	—	59	60	70	—	—
» Madrid-Caceres.....	—	—	—	—	44,75	42	44,75	—	42	43	—	—	—	—
» Norte de Hespanha.....	93	96	101	101	98	97	101	101	100	98	96	—	—	—
» Mad. Zaragoza.....	126	134	141,50	139	136,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	145	160	155	155	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obrig. Comp. Real.....	133	134	133	134	132	134	133	133	135	134	134	—	—	—
» C. Beira Alta.....	72	73,50	75	76	76	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Madrid-Caceres.....	140	140	140,50	140,50	141	140	140	140	140	140,50	140	—	—	—
» N. Hesp. (4.ª hyp.) ..	224	229	231,50	234	233,50	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bolsa de Londres:														
0% portuguez.....	26,75	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	26,87	27,12	27,12	27,25	27,25	—	—
Obrig. Atravez Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam:														
Obrig. Atravez Africa.....	—	68,94	68,87	65	68	68	68,50	68,50	68,50	68,06	68,44	—	—	—
Bruxellas:														
Obrig. Atravez Africa.....	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	71	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1895	1894	1895	1894	1895	1894
COMPANHIA REAL													
Antiga rede enova não garantida.	de 20 a 26 Agosto 27 a 2 Setemb	690	Réis 74.896.000	108.544	690	Réis 69.554.245	100.803	Réis 1.896.714.000	Réis 1.758.098.973	Réis 138.615.024	Réis —	Réis —	Réis —
Nova rede garantida.	— — —	—	» 74.869.000	108.505	—	» 69.576.547	100.835	1.971.583.000	1.827.675.526	143.907.474	—	—	—
Sul e Sueste...	20 26 Agosto 27 2 Setemb 23 29 Julho 30 5 Agosto 6 12 »	380	8.709.000	22.918	380	8.273.755	21.773	214.626.000	202.273.296	12.352.794	—	—	—
Minho e Douro.	— — —	353	—	—	353	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta....	30 5 Agosto 6 12 »	253	6.981.105	27.593	253	6.007.374	23.745	161.002.304	150.341.289	10.661.013	—	—	—
Nacional (M. randella e V. zenu)....	13 19 »	105	1.025.835	9.769	105	1.040.388	9.908	32.992.517	31.455.450	1.537.067	—	—	—
Guimarães....	2 8 »	2.950.145	86.768	—	4.623.320	47.744	33.306.304	32.505.689	—	—	800.615	—	—
Norte de Hespanha....	12 18 Agosto 19 25 »	3656 Ps. 1.784.240	488	Ps. 1.751.777	495	Ps. 1.746.606	493	50.278.563	53.837.209	—	3.558.646	—	3.568.860
Madrid — Zara- goza — Alican- te....	20 26 Agosto 27 2 Setemb 13 19 Agosto	2927	4.002.902	342	2672	957.100	358	32.949.920	33.255.183	—	335.257	—	295.448
Andaluzes....	— — —	894	302.265	338	894	323.420	361	9.455.987	9.474.243	—	18.256	—	—
Zafra a Huelva.	20 26 Agosto 27 2 Setemb	180	43.735	242	180	59.089	328	1.560.909	1.701.731	—	140.822	—	150.519

A lucta das velocidades

Algumas companhias inglesas, de tempos a tempos, lembram-se de entrar em competencias com respeito a velocidades, como para mostrar o que são capazes de conseguir, muito embora voltem pouco depois ás velocidades ordinarias ou um pouco mais, nada dispostas a conservar como efectivas as marchas acceleradas que attingem, e que, bem examinadas, representam produtos de sacrificios mais ou menos difficeis de realizar.

As duas companhias que recentemente se bateram n'este duello singular, foram as que exploraram as rôdes do Oeste e do Este, e o campo escolhido as linhas que ligam Londres e Aberdeen.

Já em 1888 se déra identica lucta entre as companhias interessadas no trajecto Londres-Edimburgo, ficando indeciso o resultado e estabelecido que o percurso referido se deveria fazer em $8\frac{1}{2}$ horas, o que representava a maior velocidade do mundo.

Bem depressa, porém, na America, se conseguiu vencer a distancia entre Nova-York e Buffalo — 440 milhas — em 8 horas e 40 minutos, o que levou a Inglaterra a pensar novamente no assumpto, fazendo-se, em breve, o percurso entre King's Cross e Dundee, ou seja 452 milhas, em 8 horas e mais tarde as 450 milhas que separam Euston de Perth em 7 horas e 45 minutos apenas.

Eis agora o resultado da ultima lucta:

Trajecto	Companhias	Kilometros	Tempo em min.
Londres-York.....	Great-Northern...	300	182
York-Edimburgo.....	North-Eastern ...	328	194
Edimburgo-Aberdeen	North-British	208,8	139
Londres-Edimburgo .	" "	628	379
Londres-Aberdeen...	" "	836,8	520

Como se vê, estas velocidades não são extraordinarias, e nas experiencias o que mais ha para admirar é o esforço empregado pelas companhias para conservar sempre a mesma velocidade em todo o percurso, vencendo as dificuldades de terreno e outras que determinam frequentes perdas de tempo.

O nosso sollicito correspondente de Liverpool dá, na sua carta que atraç publicamos, interessantes detalhes sobre este assumpto.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação de Guimarães. — Foram dadas ordens para se dar começo á construcção da avenida de Toural á estação do caminho de ferro de Guimarães.

Lourenço Marques a Pretoria. — Continua a ser grande a affluencia de navios com carga ao porto de Lourenço Marques, calculando-se que o transporte regular de mercadorias atingirá nos primeiros tempos a 500 toneladas por dia, devendo augmentar depois progressivamente.

Se tivermos material, o rendimento d'aquella linha provará em breve que ella é das mais importantes da Africa.

O Valle do Vouga. — Terminaram os estudos da variante de Ribeiradio que realiza um encurtamento de 6 kilometros no trajecto.

Os engenheiros andam agora ocupados no estudo da variante de Mozellos, com a qual esperam obter o encurtamento de mais 2 kilometros.

LINHAS HESPAÑOLAS

Bejar a Salamanca. — Noticiámos já que os trabalhos de construcção d'esta linha estavam sendo feitos com actividade. Temos agora que juntar que entre os dois pontos indicados transitam desde hoje as locomotivas.

O Norte de Hespanha. — Devido ás causas que apontámos quando nos referimos ao exercicio de 1894, continua a diminuir sensivelmente o rendimento da Companhia dos Caminhos de ferro do Norte de Hespanha, em todas as suas linhas. A diminuição em pesetas, até começo de agosto foi a seguinte: Rêde principal, 3.746.087; Asturias, Galliza e Leão, 225.712; Lerida-Tarragona, 42.924; Almansa-Valencia-Tarragona, 392.092. Total da baixa no rendimento, 4.406.815 pesetas.

Linares a Almeria. — Deve já ter chegado á estação de Quesada, na linha ferrea de Linares a Almeria, a primeira locomotiva. As povoações interessadas preparavam-se para festejar com entusiasmo o acontecimento.

Secundarios em Madrid. — A deputação provincial de Madrid resolveu abrir concurso para apresentação de projectos para a construcção de uma rôde de caminhos de ferro secundarios na província de Madrid. Para o estudo é concedido o prazo de um anno, dando-se ao melhor projecto um premio de 5.000 pesetas.

Morata a Parazuelos. — Deve começar em 1 de outubro a exploração do caminho de ferro mineiro do valle de Morata a praia de Parazuelos.

San Julian de Musques a Castro Urdiales. — Foi auctorizada a construcção de um caminho de ferro desde San Julian de Musques a Castro Urdiales, com ramaes para a linha de Zalla.

Tremvia de Granada. — Vão ser começados os trabalhos de construcção do tremvia urbano de Granada, o qual deve ser entregue á exploração em marzo de 1896.

Carlet a Villanueva de Castillon. — Dentro de muito pouco tempo deve abrir á circulação publica a secção do caminho de ferro de Carlet a Villanueva de Castellon, entré o primeiro ponto e Alberique.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Foi resolvido substituir as antigas carruagens com imperiaes descobertas em serviço na linha de cintura de Paris, por vehiculos de 6 compartimentos, sem imperiaes e com uma largura, entre as banquetas, suficiente para a condução de passageiros que queriam seguir de pé.

Está já feita encommenda de 80 carruagens, e em menos de quatro annos todo o velho material, reconhecido como perigoso para os passageiros, terá deixado de fazer serviço.

BELGICA

O comprimento total dos caminhos de ferro vicinaes da Belgica em junho d'este anno era de 1.236.69 kilometros, subindo as receitas desde 1 de janeiro a 2.521.992,55 francos.

Durante o mesmo periodo do anno de 1894 o rendimento atingiu 2.233.331,96 francos, havendo a menos em exploração 78 kilometros de linha.

ESTADOS-UNIDOS

Os americanos no seu incansavel desejo de inventar e progridir, preparam-se para pôr em prática um novo processo de locomoção, inventado pelo electricista Tesla. Intentam, nada menos, nada mais, effectuar em tres horas a viagem entre Nova York e Pittsburg, fazendo todo esse percurso, por meio do referido sistema, com uma velocidade de 150 milhas por hora.

Para esse fim pensa uma das companhias, associadas para a realização d'este projecto, construir carruagens semelhantes a barcos aereos e rodas que possam resistir a tamanha velocidade.

O estranho comboio conduzirá unicamente passageiros e correspondencia, e na sua composição não entram locomotivas, pois que cada vehiculo levará motor proprio prompto a funcionar em todo o trajecto.

JAPÃO

Em fins de 1894 estavam sendo construidas no Japão 994 milhas de linhas ferreas e sendo exploradas 1.938.

Approximadamente um terço de dinheiro gasto na construcção d'estes caminhos de ferro foi emprestado pelo estrangeiro e principalmente pela Inglaterra.

A Alemanha e a Belgica forneceram tambem uma boa parte de material para pontes.

**Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portugueses**

Relatorio do Conselho d'Administração

Apresentado á Assembléa Geral ordinaria de 29 de julho de 1895

(Continuado do n.º 185)

Resumo do movimento de Caixa durante o anno de 1892

Credito

Discriminação da verba n.º 1 de réis 1.194:800\$568
Despesas da Exploração

Administração, Direcção e Serviços Geraes:

Administração e Direcção.....	69:436\$162
Exploração.....	13:272\$160
Contabilidade Geral.....	15:897\$075
Fiscalização e Estatística.....	58:027\$260
Saúde.....	3:035\$500
Movimento.....	335:492\$065
Trafego.....	17:966\$066
Via e Obras.....	330:436\$684
Tracção.....	301:008\$083
	1.144:571\$055

Despesas geraes:

Contencioso.....	2:455\$370
Publicações	809\$030
Seguros	6:301\$070
Indemnizações	3:613\$335
Alugueis.....	21:193\$377
Remuneração á Comissão de obrigatarios francezes	2:065\$500
Melhoria de reformas.....	5:896\$860
Diversos	1:552\$661
	43:877\$203

Serviços annexos:

Agencia aduaneira	4:188\$140
Fabricação de bilhetes.....	2:164\$170
	6:352\$310

Discriminação da verba n.º 2 de réis 281:569\$459
Despesas de Construção

Linha de Leste e Norte.....	1:105\$536
2.ª via de Poço do Bispo até Entroncamento.....	28:259\$670
Ramal de Cáceres.....	59\$991
Linha de Lisboa a Cintra e Torres de Torres-Figueira-Alfarelos.....	13:273\$252
" de Cintura	1:423\$384
" Urbana.....	32:977\$065
" de Cascaes e Obras do Tejo	59:400\$246
" da Beira Baixa.....	21:165\$407
" de Alcanena.....	100:895\$719
Avarias causadas pelos temporaes.....	10:388\$799
Estudos de novas linhas.....	12:505\$350
	19\$040
	281:569\$459

Discriminação da verba n.º 3 de réis 869:669\$726
Abastecimentos de material

Abastecimentos dos armazens :	
Pessoal.....	15:774\$026
Despesas diversas	219\$650
Impressão e autographia.....	6:617\$789
Carga e descarga.....	4:450\$172
Despachos.....	52:835\$861
Fornecedores do paiz.....	144:613\$973
Fornecedores do estrangeiro.....	578:902\$545
	803:414\$016

Abastecimento do Deposito de madeiras:

Pessoal.....	2:938\$600
Despesas diversas	492\$290
Fornecimento e carregamento de travessas e postes.....	62:824\$820
	66:255\$710

869:669\$726

Discriminação da verba n.º 4 de réis 359:232\$318
Impostos e contribuições

Em Portugal :	
Contribuição predial.....	2:141\$026
Imposto de sello.....	54:812\$840
" de rendimento.....	147\$199
" de transito.....	195:631\$188
	252:733\$153

Em França :

Impostos pagos ao fisco francez para a livre circulação dos nossos titulos.....	56:212\$920
Contribuição industrial do pessoal	35:050\$048
Contribuição industrial da Companhia (1.º semestre 1891).....	15:236\$197
	106:499\$165
	359:232\$318

Discriminação da verba n.º 5 de réis 318:491\$653
Amortização e juros de suprimentos

Sociedade Agricola.....	1:407\$870
Banco de Portugal	71:444\$110
Bank für Handel & Industrie.....	23:534\$925
Visconde de Barreiros.....	4:500\$000
Ricardo Pinto da Costa.....	9:500\$000
Monte Pio Geral.....	23:273\$785
Banque Liégeoise.....	38:673\$105
Crédit Mobilier.....	88:721\$635
Société Marseillaise.....	46:000\$000
Ministerio da Fazenda.....	11:436\$223
	318:491\$653

Discriminação da verba n.º 6 de réis 112:290\$301
Serviços combinados

Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal	73:407\$220
Jules Jalosot & Cie	6:686\$200
Caminho de ferro da Beira Alta...	10:328\$622
R. Leyland	1:379\$934
Caminho de ferro do Sul.....	8:047\$895
Caminho de ferro do Minho e Douro.....	9:467\$241
Companhia Hamburgueza.....	1:029\$714
" Neerlandesa	64\$458
" de Alicante.....	1:148\$245
John Hall Junior & C.º	670\$582
	112:290\$301

Discriminação da verba n.º 7 de réis 138:200\$614
Caixas de socorros e reformas

Caixa de Socorros:	
Bilhetes de gare.....	4:834\$400
Juros em conta corrente	873\$777
Entrega dos descontos feitos ao pessoal.....	110:146\$010
Pagamentos ao pessoal em seu serviço.....	512\$084
Coupon de abril e outubro de 1892 de 2.565 obrigações de 4 1/2 % do Governo Portuguez.....	7:271\$776
	123:638\$048

Caixa de Reformas:

Entrega dos descontos feitos ao pessoal.....	13:852\$444
Juros em conta corrente.....	710\$123
	14:562\$567

Discriminação da verba n.º 8 de réis 266:744\$126	
Diversos em conta corrente	
Serviço commum da estação de Pampilhosa.....	311\$620
Ordenados não pagos em tempo competente por se não terem apresentado os interessados...	1:661\$000
Subscrição nacional	3:456\$870
Devolução de descontos indevidos	186\$671
Encargos da companhia do Mondego.....	238\$000
Devolução de depositos de garantia	24:524\$702
Transporte	20:068\$861
	20:068\$861

Transporte	20:068 \$ 861
Reembolsos por diferenças de taxas	23:472 \$ 159
Sommias á disposição	76 \$ 545
Gratificação aos empregados que trataram de diferentes leilões ..	54 \$ 000
Despesas com as propriedades urbanas da companhia	1:089 \$ 524
Coupons atrasados	1:177 \$ 038
Sociedade de Madrid-Caceres-Portugal, pagamentos por sua conta	3:002 \$ 738
Empreiteiros do Caminho de ferro da Beira Baixa	29 \$ 190
Companhia de Oeste (adiantamentos)	119:080 \$ 000
Companhia de Oeste, pagamentos por sua conta	92 \$ 934
Juros e sellos para promissórias reformadas	37:703 \$ 480
Dinheiro entregue á agencia aduaneira para despachos na alfândega	24:650 \$ 000
Dinheiro enviado para desembolsos Sociedades das Basculas automáticas, producto das mesmas ..	6:143 \$ 100
Sociedades dos Phosphatos de Cáceres	117 \$ 839
Adeantamentos para despesas a justificar	637 \$ 216
Companhia Carris de ferro de Lisboa	560 \$ 000
Adeantamentos de ordenados a empregados	4:379 \$ 500
A. Marchand	200 \$ 000
	13:900 \$ 000
	266:744 \$ 126

O CHEFE DA CONTABILIDADE GERAL.—A. de Lemos.

MERCADO DE METAES

Cotações da casa Lewis Lazarus & Son, de Londres

Londres, 10 de setembro de 1895.

Cobre — Recuou hoje de novo 5/- por tonelada. Em primeira mão venderam-se 700 toneladas a Lb. 46 15/2, 13/9, 12/6 e 11/3 para setembro; Lb. 46 15/2 - 13/9, para outubro; Lb. 46 17/6 e 16/3 para novembro, Lb. 47 e Lb. 46 18/9 a 3 meses. Ultimas cotações Lb. 46 10/- a dinheiro; Lb. 46 18/9 a 3 meses. Preço de liquidação Lb. 46 10/-.

Estanho — Desceu 7/6 por tonelada. Fechou a Lb. 64 15/- a dinheiro; Lb. 65 2/6 a 3 meses.

Ferro — Preços de liquidação: Scotch 48/3; Middlesbro' 39/4; Hematite 50/6 por tonelada.

Prata — Sem alteração a 30 9/16 por oz. Standard, 32 15/16 por oz. fino.

Mercurio — Importadores Lb. 7 5/-; segunda mão Lb 7 3/- por frasco.

Chumbo — Lb. 10 15/9 por tonelada.

Zincos — Lb. 15 5/- por tonelada.

Antimonio — Lb. 31 10/- por tonelada.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Interrupção no ramal de Cascaes

Em consequencia da interrupção entre o Dáfundo e Cruz Quebrada não se pôde receber mercadorias, nem gado, por pequena velocidade, para as estações de Carcavelos e Cascaes, nem volumes de grande velocidade de peso superior a 50 kilogrammas.

Os passageiros e volumes de bagagem ou recovagem até áquelle peso teem transbordo no ponto da interrupção.

Lisboa, 9 de setembro de 1895.

Modificação temporaria no horario dos comboios, enquanto durar o transbordo cerca da ponte da Cruz Quebrada, abatida pela cheia.

São suprimidos os comboios:

N.º 163 que parte do Caes do Sodré ás 5,30 da tarde

N.º 165 " " " " " 10,30 "

N.º 166 " " de Cascaes ás 11,30 da tarde.

Os comboios *tramways* entre Caes do Sodré e Paço d'Arcos só farão serviço entre Caes do Sodré e Algés.

Desde sábado 14 de setembro corrente, haverá um comboio especial diário com a marcha seguinte:

Comboio n.º 185, partida do Caes do Sodré ás 8,45 da tarde; chegada á Cruz Quebrada ás 9,13; partida da Cruz Quebrada ás 9,33 da tarde; chegada a Cascaes ás 10,10.

Os comboios n.º 161, que parte do Caes do Sodré ás 4,40 da tarde, e n.º 162 que parte de Cascaes ás 10,30 da manhã terão uma paragem em Algés, Dáfundo, Cruz Quebrada e Caxias. Lisboa, 11 de setembro de 1895.

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de material para uma caldeira de vapor

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 25 do corrente, perante o administrador do segundo bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de material para uma caldeira de vapor.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 4 de setembro de 1895.

Fornecimento de 5.000 parafusos do sistema Champignon duplo

Faz-se publico que pela 1 hora da tarde de 16 do corrente, perante a direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 5.000 parafusos do sistema Champignon duplo.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as 4 da tarde.

Lisboa, 4 de setembro de 1895.

Caminho de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de 45.000 kilogrammas de azeite de oliveira

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 2 de outubro proximo á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental, n'esta cidade, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 45.000 kilogrammas de azeite de oliveira, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. Porto, 5 de setembro de 1895.

Empreitada de terraplenagens e obras de arte entre os perfis 95 e 188

Pelo presente se faz publico que, no dia 30 do corrente mez de setembro, pelas 11 horas da manhã, na administração do concelho de Villa Nova de Foscóia, e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para a adjudicação da empreitada de terraplenagens e obras de arte entre os perfis 95 e 188 do lanço da estrada de serviço de Almendra á estação de Almendra, comprehendido entre a Portella dos Garrochos e a estação de Almendra.

O projecto, condições da arrematação e o caderno de encargos podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, na repartição de via e obras, na estação do Porto, e na secretaria da 4.ª secção, na estação do Pinhão.

Porto, 6 de setembro de 1895.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de sêbo em pão

No dia 18 do corrente, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de sêbo em pão.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens em Santa Apolonia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde. Lisboa, 2 de setembro de 1895.

Fornecimento de ferro para fundição

No dia 9 de outubro, pela 1 hora da tarde, na estação central do Rocio, perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 40.000 kilogrammas de ferro para fundição.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens em Santa Apolonia, todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, no escriptorio da companhia, n.º 28 rue Châteaudun. Lisboa, 2 de setembro de 1895.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia. — A. Manceau.
Antwerpia. — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.
Berlim. — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.
Bremen. — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de comissões.
Covilhã. — Cesar d'Oliveira — Agente commercial da companhia real dos caminhos de ferro — Comissões, consignações e conta propria.

Hamburgo. — Augusto Blumenthal.
Hamburgo. — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbreucke.
Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras comissões) — Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2º.
Lisboa. — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.
Lisboa. — José F. Canha. — R. d'El-Rei, 43-45.
Lisboa. — João Maria Bravo. — R. do Arsenal 84. (Correspondance en français, anglais, allemand, espagnol et italien).
Londres. — F. Demolder — 4, Holmdale Road Amburst Park.
Londres. — E. C. — A. Hartrodt. — 49, Fenchurch Street.
Madrid. — Cesar Fereal. — Agente commercial da C.ª Real.
Porto. — Grijó & C.ª — Rua de Traz, 28.
Valencia d'Alcantara. — D. Alejandro Campero.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA **Avenida-Palace** — Rua do Príncipe, junto a Estação Central. — Établissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propri. Victor Sassetti.

LISBOA **Hotel Durand** — Rua das Flôres, 71 — 1.ª class — English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 108 — Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française de 1.º ordre — au centre de la ville — Propri. M. Estrade, 16, rua do Carmo.

LISBOA **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frentes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.º 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços: 1\$000 rs. para cima.

CASCAES **Hotel Central** — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel do Globo** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CASCAES **Hotel Bragance.** — Appartements pour famille. — Vue splendide sur la mer. Service de 1.º ordre. — Service au jardin et pour la ville. — Prix moderés. — Prop. Victor Lestage.

CINTRA **Hotel Nunes** — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Propri. João Nunes.

CINTRA **Hotel Netto** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asselados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis. — Prop. Romão Garcia Vinhas.

MAFRA **Hotel Moreira** — no largo, em frente do convento. — Bellas accomodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

TORRES VEDRAS **Hotel Natividade** — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3 — No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro — Excellentes quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano. — Carreiras a 100 réis, para os Cucos — Diaria de 800 a 1\$200 réis.

CALDAS DA RAINHA **Grande Hotel Lisboense** — Estabelecimento e primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. — Cosinha esmerada e farta. Propri. Vicente C. de Paramos.

LEIRIA **Hotel Central.** — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcedivel. — Carros para a Batalha, Marinha e outros pontos. — Restaurante — Preços modicos.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, aceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

PORTO **Hotel de Francfort** — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.ª ordem — Propri. Adriano & François.

PORTO **Hotel Bragança** — A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Mesa, serviço de 1.ª ordem e com vinhos à descrição. — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs. — Prop. B. Machado Coelho.

PORTO **Grande Hotel do Porto** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. Lopez Munhós.

PORTO **Grande Hotel America Central** — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. 1\$000 a 1\$400 rs. diarios.

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação, Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminación electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

SEVILHA **Fonda de Jesus Madrid** — Calle Moratin — no centro da cidade — casa confortavel e economica — mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excelente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

NICE **Riviera-Palace-Hôtel.** — Merveilleux panorama sur la mer et les Alpes — Ascenseur, salons, orchester — Voitures pour Monté-Carlo. Vins et cuisine de 1.º ordre.

BRUXELLAS **Hôtel de la Poste** — Rue Fossé aux Loups, 32. Près de la Place de la Monnaie et de la Poste. — Propri. H. the Tilmans.

ROMA **Grande Hotel Continental** — Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade — 250 quartos — todo o conforto moderno. — Diaria, desde 10 francos, sem vinho — Prop. P. Lugani.

CONSTANTINOPLA **Pera-Palace-Hôtel.** — Grands salons — luxueux appartements — Vue du Bosphore — Cuisines et cave de 1.º ordre.

CAIRO **Ghesireh - Palace - Hôtel.** — Etablissement de premier ordre. — Grand parc sur le Nile. Luxe et confort — grands salons.

SOCIÉTÉ ANONYME
DES
FORGES, FONDERIES ET LAMINOIRS DU MARAIS
à MONTIGNY-SUR-SAMBRE (Belgique)

Fers marchands et profilés pour toutes constructions, pour ponts, wagons, roues, etc. Longrines, cornières, T, U, poutrelles, châssis.
Rails pour mines et pour tramways. Spatés et feuillards.

Fers pour Rivets et Câbles

Fabrication spéciale et brevetée de ronds parfaitement cylindriques pour boulonniers. — Brevet pour plaques calleja. — Spécialité de tramways et chemins de fer économiques purement métalliques. — Système breveté.
Atelier spécial de cylindres bruts et tournés de toute espèce pour lamoins.

**Pièces mécaniques diverses en fonte pour ateliers de construction,
verreries et charbonnages**

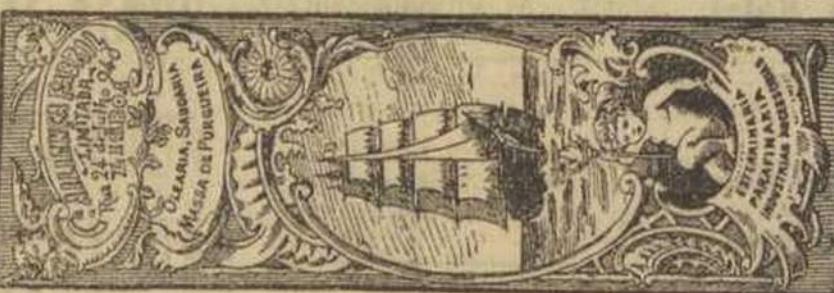
L'usine entreprend à forfait la fourniture de toutes les pièces nécessaires à l'installation de trains complets de lamoins; le tout parfaitement conditionné et prêt à être monté.

Adresser les lettres à Mr. L. Lebrun, Directeur-Gérant

Asmelhores velas de estearina
são as fabricadas pela
COMPANHIA ALLIANCE FABRIL
Pedir a "MARCA NAVIO,"
VERDADEIRA
E NACIONAL
E AS CONHECIDAS VELAS SOL
4º venda em todas as mercarias do
paiz e depósitos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA
VELA NAVIO

NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



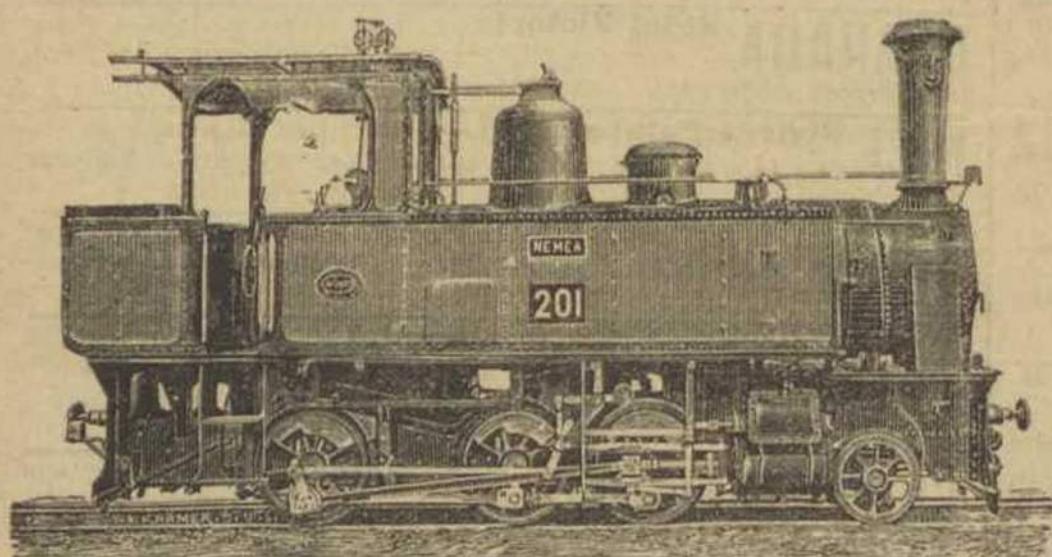
NÃO CONFUNDIR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTADA 14 oz (397 grs.)
12 oz (340 grs.)
9 oz (254 grs.)
Fábricas & Escritório, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa
Depósito, Lisboa, I. do Corpo Santo, 28 e 30

Banhos do mar na **Praia de Espinho**
PORTUGAL

Na linha ferrea de Lisboa a Porto (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes) a 22 kilometros do Porto

A melhor situada e mais **hygienica do paiz**, longe do Valle do Mondego, não tendo por consequencia nas suas proximidades, arrozaes, salinas nem pantanos.—Excellentes passeios de planicie e montanha.—Partidas de caça na **visinha lagôa de Esmoriz**.—**Temperatura nunca superior a 25 graus**.—Sendo a praia elegante e de luxo por excellencia, é comtudo aquella em que **a vida é mais barata**.—Ha magnificos hoteis ao **preço diario de 18000 réis e 18200 réis**, para familias, em conta por ajuste particular. Os principaes e mais concorridos são **ANTIGO HOTEL PARTICULAR** propriedade de D. Maria Izabel Marques e **BRAGANÇA** de D. Antonio Fernandes.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FÁBRICA DE LOCOMOTIVAS
KRAUSS & C. A.
MUNICH E LINZ S. D.
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

PARA VIA LARGA OU REDUZIDA
SYSTEMA O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edifícios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de matérias fecaes, etc., cilindros a vapor para nivelação de calçadas.

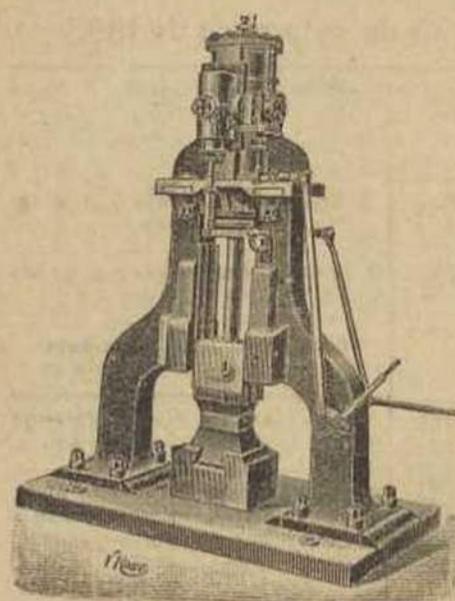
Agente geral em Hespanha — **JULES LAHOUSE-BARCELONA**

Société Anonyme des Forges, Usines et Fonderies de Gilly

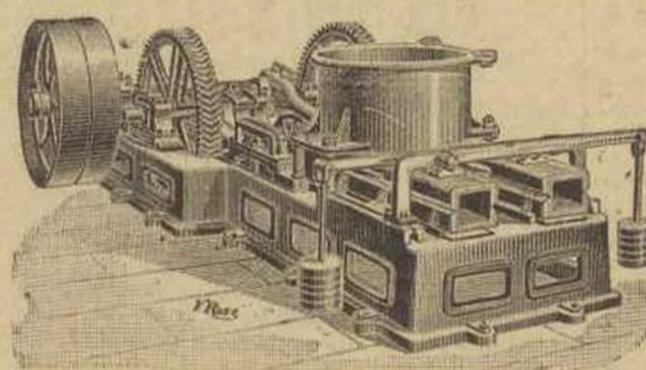
OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE MACHINAS DE TODAS AS QUALIDADES

Instalações de fabricas em geral

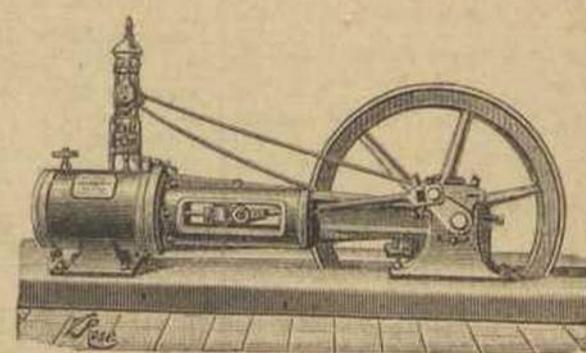
Dirigir cartas a Mr. Aimé ROBERT, Administrateur - Délégué à GILLY (BELGIQUE)



Martello-pilão, tipo V



Pressa para agglomerar carvão



Machina a vapor de mola de gatilho variável por meio de regulador

Cooperativa INDUSTRIA SOCIALRESPONSABILIDADE LIMITADA
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA



FABRICA

DE

H. SCHALCK, SUCCESSORES

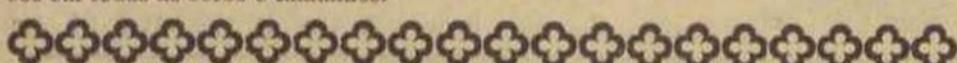
Calçada do Cacção — Lisboa

Premiado em todas as exposições — Depósitos: em Lisboa

R. da Magdalena, 17, 1.º, no Porto: R. do Almada, 141

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, prego d'aramo quadrado e redondo, carda de máquina, carda inglesa, brocha, tacha, cravinho, bermazes, etc., etc. Botões de metal finos e ordinários, botões de fazendas de lã, seda, etc., etc., e botões de caroço. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos em todas as cores e tamanhos.

**EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR**

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



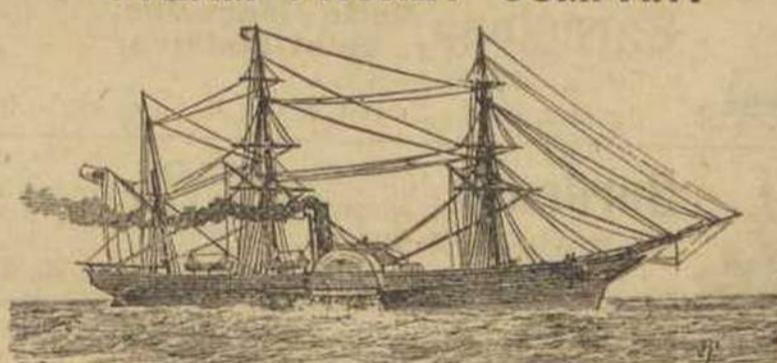
SAIRÁ no dia 16 de outubro, às 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.ª

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro,
Montevideo e Buenos AyresO paquete **MAGDALENA** sairá a 23 de setembro

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

Há a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.ª — R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto: — W. G. TAIT & C.ª — Rua dos Ingleses, 23, 1.º

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 15 de setembro de 1895.

Lisboa-R. Porto	Lisboa-R.	P. Novo Setub.	Setub.-P. Novo
Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.
8-30 t. 7-10 m.	2-45 t. 4-0 m.	3-15 t.	4-50 m.
9-45 t. 10-10 m.	8-15 t. 6-45 m.	—	5-16 m.
Lisboa-R. Pamp.	Pamp. Lisboa-R.	Fig.º-V. Form.	V. Form.-Fig.º
4 ^{as} e sab.	2 ^{as} e 6 ^{as}	5-30 m. 3-30 t.	9-15 m. 8-00 t.
11-45 t. 5-50 m.	6-40 m. 12-25 t.	Figueira-Pamp.	Pamp.-Figueira
Lisb.-C.S. Porto	Porto Lisb.-C.S.	3-10 t. 4-18 t.	10-54 m 12-40 t.
7-30 m.	9-10 t. 6-45 m.	Abrantes-Guard	Guard-Abrantes
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Part., Cheg.	Part. Cheg.
4-0 m. 6-25 m.	4-15 t. 6-30 t.	12-55 m. 8-55 m.	6-30 m. 3-43 t.
11-10 m. 3-15 t.	5-0 m. 9-43 m.	1-30 t. 11-50 t.	5-15 t. 12-40 m.
Espinho P. rto	Porto-E. pinho	C. Sodré-Caso.	Caso.-C. Sodré
8-45 m 9-36 m.	7-45 m 8-29 m.	9-0 m. 10-10 m.	5-30 m 6-49 m.
4-25 t. 5-15 t.	12-0 t. 12-45 t.	12-35 m. 11-50 t.	6-49 m 9-36 m.
10-45 t. 11-30 t.	7-0 t. 7-45 t.	4-40 t. 5-30 t.	10-30 m. 11-21 m.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	C. Sodré-Algés	Algés-C. Sodré
7-30 t. 5-15 m.	8-45 t. 6-0 m.	6-0 m. 6-20 m.	7-13 m. 7-33 m.
Lisb.R.S.-V. Alc.	V. Alc. Lisb.-C.S.	1-45 m. 2-6 m.	8-0 m. 8-21 m.
2 ^{as} 4 ^{as} e 6 ^{as}	3 ^{as} 5 ^{as} e sab.	10-0 m. 10-20 m.	8-58 m. 9-18 m.
7-30 m. 8-0 t.	9-30 m 9-45 t.	1-0 t. 1-20 t.	11-18 m. 11-38 m.
Lisboa R. Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	4-15 t. 4-35 t.	2-43 t. 3-3 t.
7-30 t. 6-30 m.	7-0 t. 6-0 m.	6-15 t. 6-35 t.	5-43 t. 6-4 t.
Lisboa .S. Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-45 t. 8-66 m.	7-13 t. 7-33 t.
7-30 m. 9-15 t.	8-45 m. 9-45 t.	8-6 t. 8-43 t.	8-43 t. 9-3 t.
Lisb.-R. S. Sant.	Sant. Lisb.-C.S.	Lisb.-R. Cascaes	CascaesLisb.-R.
2-0 t. 4-35 t.	6-45 m. 9-20 m.	5-15 m. 6-30 m.	7-15 m. 8-29 m.
4-30 t. 7-05 t.	12-30 t. 3-05 t.	6-30 m. 8-0 m.	—
Lisb.-C.S. Entr.	Entr. Lisb.-C.S.	Bemfica-Caso.	Caso.-Bemfica
4-0 m. 10-55 m.	4-45 m. 12-0 t.	8-45 m. 10-10 m.	5-30 m. 7-5 m.
11-0 m. 3-0 t. 5-50 t.	9-45 t. 10-0 t.	6-25 t. 7-51 t.	6-5 t. 4-40 t.
Coim. Figueira	Figueira-Coim.	Lisboa R.-Sacav	Sacav.-Lisboa R.
7-25 m 9-7 m.	11-5 m 12-48 t.	6-45 m. 7-30 m.	8-30 m. 9-15 m.
4-30 t. 6-9 t.	9-0 t. 10-39 t.	9-0 m. 9-45 m.	10-30 m. 11-14 m.
Lisb.-R. Queluz	Queluz Lisb.-R.	10-0 m. 10-44 m.	11-30 m. 12-14 t.
8-15 m.	8-47 m. 9-40 m.	1-0 t. 1-44 t.	2-0 t. 2-44 t.
12-30 t.	10-14 m.	4-40 t. 5-24 t.	5-45 t. 6-30 t.
4-30 t.	1-02 t. 2-0 t.	5-40 t. 6-25 t.	6-45 t. 7-29 t.
8-45 t.	2-32 t.	6-50 t. 7-34 t.	8-0 t. 8-45 t.
11-0 t.	4-52 t. 7-46 t.	8-15 t. 8-59 t.	9-40 t. 10-24 t.
Lisb.-R. Qualuz	Queluz Lisb.-R.	Aos domingos e dias santificados	Aos domingos e dias santificados
8-12 t. 7-50 t.	8-22 t. 8-30 t.	12-0 t. 12-43 t.	12-18 t. 1-30 t.
4-30 t.	9-02 t.	2-0 t. 2-44 t.	3-0 t. 3-44 t.
Lisb.-R. Qualuz	Queluz Lisb.-R.	6-50 m. 8-23 m.	—

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, pelo **Canal de Suez**, vapor allemão, **Admiral**. Sahira a **20** de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Madeira e **Açores**, vapor portuguez, **Funchal**. Sahira a **20** de setembro.
Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2^{as}.

Algarve, vapor portuguez, **Gomes IV**. Sahira a **1** de outubro.
Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, n.º 5.



Maranhão e **Ceará**, vapor inglez, **Basil**. Sahira a **26** de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o

Bahia, **Rio e Santos**, vapor allem., **Cyrene**. Sahira a **25** de setembro.
Agentes, Garland La dley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e **Manaus**, vapor inglez, **Anseim**. Sahira a **21** de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o

Bahia, **Victoria, Rio e Santos**, vap. allem., **Campinas**. Sahira a **2** de outubro.
Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.



Pará, vapor inglez, **Hilary**. Sahira a **26** de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o

Barcelona, **Cette e Marselha**, vap. franc., **Saint-Mathieu**. Sahira a **19** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Paranaguá, **Rio Grande do Sul e Porto Alegre**, **Alegre**, vap. allem., **Pelotas**. Sahira a **22** de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, vapor francez, **Chili**. Sahira de **23** a **24** de setembro.
— Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Pernambuco, **Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres**, vapor inglez, **Magdalena**. Royal Mail. Sahira a **23** de setembro.
Agentes, Knowles Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Copenhagen, vapor dinamarquez, **A. N. Hause**. Sahira a **30** de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.



Pernambuco e **Rio de Janeiro**, vapor braz le ro, **Porto Alegre**. Sahira a **26** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros 10

Dakar, **Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres**. Sahira a **23** de setembro. — Messageries Maritimes.
Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.^o



Pernambuco, **Rio e Santos**, vapor allem., **Buenos-Ayres**. Sahira a **25** de setembro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Hamburg, vapor allemão, **Amazonas**. Sahira a **17** de setembro.
Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.



Pernambuco, **Rio e Santos**, vap. inglez, **Paraguassú**. Sahira a **9** de outubro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Havre, e **Anvers**, vapor francez, **Saint-Pierre**. Sahira a **23** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.



Rio de Janeiro e **portos do Pacifico**, vap. inglez, **Oropesa**. Sahira a **19** de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

La Pallice, (La Rochelle) **Plymouth e Liverpool**, vap. ingl., **Orcana**. Sahira a **23** de setembro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Thiago, **S. Thomé, Cabinda, Santo Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes**, vap. portuguez, **Ambaca**. Sahira a **23** de setembro.
Empresa Nacional de Navegação, R. d'El-Rei, 75.

Liverpool, vapor inglez, **Grangense**. Sahira a **22** de setembro.
Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10, 1.^o



Valencia, **Cette e Marselha**, vap. franez, **Saint-Paul**. Sahira a **22** de setembro.
Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. Fanqueiros, 10.